

【논 문】

만주 간선철도망 형성의 역사적 회고*

김 지 환**

차례

- I. 서론
- II. 중국 동북지역의 근대와 철도
- III. 중동철도와 남만주철도의 물류 경쟁
- IV. 남만주철도 배양선 부설의 목적과 효과
- V. 鐵道自辦運動과 동북철도
- VI. 만주국 수립과 동북철도의 일원적 관리
- VII. 2차대전 종결 이후 동북철도의 接管
- VIII. 결론

국문초록

철도는 근대의 상징인 동시에 제국주의 열강이 중국을 침략하는 전형적인 수단이기도 하였다. 만주지역, 즉 중국동북지역은 1945년 시점에서 철도의 총연장이 관내지역의 10배에 달할 정도로 제국주의 열강의 침략과 약탈이 격렬한 지역이었다. 20세기 들어 만주지역에는 거대한 사회경제적 변혁이 출현하였는데, 이를 초래한 근본적인 동력은 바로 철도였다. 철도의 출현 이후 관내지역으로부터 대대적으로 이민이 유입되었으며, 철도역을 중심으로 도시가 형성되었다. 동북지역에서는 특히 일본과 러시아 사이에 철도 부설권을 둘러싼 경쟁이 격렬하게 전개되었다. 일본은 남만주철도와 그 지선을 통해 만주지역의 물류를 대련으로 운송하고자 하였으며, 러시아는 중

* 이 논문(저서)은 2009년도 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2009-362-A00002).

** 인천대학교 중국학술원 교수

동철도를 통해 블라디보스톡으로 물류를 독점하고자 하였다. 이에 장학량 등 동북군벌은 이권회수운동의 차원에서 자력으로 철도를 부설하려는 철도 자판운동을 전개하였다. 이와 같은 경쟁 속에서 발전한 만주지역의 철도는 1945년 항전승리 직후 국민정부에 의해 접수되었으며, 전후 경제복원의 과정에서 중요한 경제적 토대로서 일정한 역할을 수행하였다.

주제어 : 남만주철도, 중동철도, 람빈철도, 안봉철도, 위떼

I. 서론

철도의 탄생은 군사적으로 새로운 개념의 전술을 가능하게 함으로써 전쟁의 양상을 획기적으로 변화시켰다. 철도는 여타 교통 운송수단과 구별되는 배타적 공공성을 강하게 내포하며, 국가권력 및 정치권력과 불가분의 관계를 형성해 왔다. 따라서 국가와 철도의 전략적 결합은 군사적 효용가치를 매개로 한 필연적 과정이라고 할 수 있다. 따라서 철도는 서구열강이 중국 등 식민지, 반식민지를 침략하는 과정에서 매우 유용한 수단으로 활용될 가능성을 태생적으로 내포하고 있었다.

철도는 근대의 상징적 이기인 동시에 제국주의 열강이 중국을 침략하기 위한 매우 유효한 수단이었다. 중국에서 철도가 본격적으로 부설된 것은 사실상 청일전쟁 이후라고 할 수 있다. 청일전쟁의 결과로 체결된 하관조약에서 중국은 일본에 設廠權¹⁾과 더불어 철도 부설권을 부여하였으며, 이는 다시 최혜국조관²⁾의 규정에 따라 각국에 모두 적용될 수 있었다. 청일전쟁을 기점으로 열강은 상품수출이라는 종래의 방식으로부터 일전하여 중국의 각 개항지에 직접 공장을 설립하거나, 혹은 철도를 부설하는 방식으로 본격적

1) 자본을 개항지에 직접 투자하여 공장을 설립·경영할 수 있는 권리.
2) 일국이 조약상의 특권을 획득했을 경우 기타 열강 역시 동등한 권리를 향유할 수 있도록 규정한 조항.

으로 중국에 대한 자본수출을 개시하였다.

중국에서 철도는 단순한 교통운수를 넘어 관통하는 연선지역에 대한 광범위하고 배타적인 세력권의 형성을 의미하였으며, 따라서 철도 부설권과 경영권의 분포는 그대로 열강 간의 세력범위를 극명하게 반영하였다. 철도 부설권은 철도의 부설과 경영뿐만 아니라 연선지역의 광산 채굴권, 부속지의 행정권, 삼림의 벌목권, 통신선의 설비, 관세 및 과세의 면제, 군대 및 군수품의 수송, 철도 수비권, 내하 항행권 등 수많은 특권을 포함하였다. 일국이 특정지역에 대한 철도 부설권을 획득한 경우 설사 철도를 부설하지 않더라도 타국이 동일 지역에 대해 부설권을 요구할 수 없었으며, 중국 역시 독자적으로 부설할 수 없었다. 이와 같이 중국에서 철도의 발전은 공업 발전의 결과보다는 제국주의가 중국을 분할한 결과로서 나타났다.³⁾

특히 이와 같은 양상이 매우 현저하게 나타난 대표적인 지역이 바로 만주지역, 즉 중국 동북지역이라고 할 수 있다.⁴⁾ 일찍이 러시아의 채무상 위메(Witte)는 철도야말로 중국을 평화적으로 정복할 수 있는 수단이라고 갈파하였으며, 러시아의 니콜라이 2세는 중동철도(동청철도) 부설이 완료된 이후 중국은 잘 익은 과일처럼 러시아의 손아귀로 떨어지게 될 것이라고 자신하였다. 1945년의 시점에서 동북지역의 철도는 총연장이 1만 2천 킬로미터에 달하여, 중국 관내와 비교하여 약 10배 정도의 밀도를 보였다.⁵⁾ 이는 해당 지역을 둘러싸고 러시아(이후 소련), 일본 등이 배타적 세력권을 형성하기 위해 치열한 경쟁을 전개했음을 말해주는 것이다.

중국 동북지역에서 철도의 부설과 철도망의 형성은 이 지역에 대한 제국

3) 吳承明·김지환 역, 1992, 『구중국 안의 제국주의 투자』, 신서원(1955, 『帝國主義在舊中國의投資』, 北京人民出版社), 98쪽.

4) 중국에서 만주는 동삼성, 동북 등으로 지칭되었으며, 현재는 중국 동북지역, 중국 동북지구, 동북삼성 등으로 지칭되고 있다. 대체로 여기서 말하는 동북지역은 요녕성(이전의 봉천성), 길림성, 흑룡강성을 기본 범주로 삼고 있다. 그러나 이들 지역은 전통적으로 상호 분절적 관계가 아니라 사회경제적 관계가 행정구획을 넘어서 동북경제, 동북삼성이라는 일체적 범주 속에서 작동되어 왔다.

5) 安富歩, 2010, 『滿洲の成立』, 名古屋大學出版會, 61쪽.

주의 열강의 이해 및 세력 분할의 결과를 반영하였다. 즉 청말 이래 러시아와 일본의 경쟁과 이에 대한 장작립, 장학량 등 동북군벌, 나아가 중앙정부(국민정부)의 대응이라는 구도 속에서 구체화되었다고 할 수 있다. 중국(동북), 러시아, 일본의 세력구도 속에서 중국 동북지역에서 간선철도망이 어떠한 역정을 거쳐 형성되었으며, 철도의 부설이 가지는 정치, 군사적, 사회경제적 배경과 목적을 살펴보고, 나아가 국제관계의 변화 속에서 간선철도망에 대한 지배권(통제권)의 변화와 철도망이 이 지역에 초래한 결과는 무엇이었는지 살펴보고자 한다.⁶⁾

II. 중국 동북지역의 근대와 철도

1949년 중화인민공화국의 수립으로 만주라 불리던 중국 동북지역이 중국의 온전한 영토로 귀속되었지만, 이 지역은 일국 영토 이상의 특별한 역사적 의의를 지녀왔다.⁷⁾ 이 지역은 근대 이래 남진정책을 추구해 온 러시아에게 동방으로 진출하기 위한 관문으로 인식되었으며, 해양세력인 일본에게는 대륙으로 진출하기 위한 교두보로 인식되었다. 특히 후발 자본주의 국가인 일본의 입장에서 만주는 일본경제의 상품 수출시장으로서 불가결한 ‘생명선’으로 인식되었다. 또한 중국 관내의 빈민들에게는 ‘생명을 이어주는 젖줄’로서 이민의 대상지이자 개척지였으며, 이민정책에 편승하거나 일확천금

6) 동북지역 간선철도망의 형성과 관련하여 기존의 연구는 1) 동청철도의 부설과 경영 시기, 2) 남만주철도의 성립과 배양선의 부설 시기, 3) 중국의 이권회수운동 및 철도자판운동의 시기, 4) 만주국 성립 이후 일원적 경영의 시기로 나누고 있다. 安富步, 2010, 앞의 책, 61쪽. 이러한 구분은 열강의 세력 변화 및 만주국의 수립이라는 시대적 변화와도 일치하고 있다고 보여진다. 본 논문의 서술도 대체로 러시아(소련), 일본, 중국(동북)의 순으로 전개하려 한다. 본 논문은 주로 철도의 국제정치적, 군사적, 경제적 측면에 주목함으로써 상대적으로 철도가 가지는 사회문화적 측면에 대한 논의는 소략한 편이다. 이 부분은 차후의 연구로 미루고자 한다.

7) 만주와 동북의 명칭과 관련하여 상세한 내용은 윤휘탁, 1996, 『일제하 만주국 연구』, 일조각, 1~2쪽 참조.

을 꿈꾸는 사람, 식민지 현실을 탈피하고자 하는 조선인들에게도 도피처이자 희망의 땅으로 인식되었다.⁸⁾

동북지역은 전통적으로 국가권력(왕조)이 미치기는 하였으나, 권력의 침투 정도가 매우 제한된 지역이었다. 청조가 수립된 이후 다수의 만주인(만족)이 북경 등 관내로 천도함으로써 동북의 인구는 크게 감소하였다. 동북지역은 왕조의 발상지로 신성시되는 특별구역으로서 봉금지대에 해당되어 관내로부터의 이주가 차단되어 고립된 영역이었다. 실질적인 지배영역은 남부의 봉천성 정도까지였으며, 북쪽의 길림성이나 흑룡강성은 18세기 이후 漢人(漢族)이 유입될 때까지 수렵 채집을 위주로 생계를 유지해 온 통구스계의 각 민족과 유목으로 연명했던 몽골계 민족이 흥망을 거듭했던 지역이었다.

중국 동북지역은 관내와 달리 군정에 중점을 둔 관제가 시행되고 있었다. 봉천성은 봉천장군이 군권을 담당하고 몇 개의 주현을 설치하여 봉천부윤이 민정을 담당하였다. 길림성은 한인의 거주 인구가 적고 주현의 수도 적어 길림장군과 부도통이 민정까지 총괄하였다. 흑룡강성에는 한인 거주자가 거의 없어 민정을 시행할 필요가 없어 흑룡강장군이 군정을 실시했다.

19세기에 들어 친진조약(1854년)의 체결로 영구가 개방되면서 동북지역도 세계시장으로 포섭될 단서가 마련되었다. 이와 함께 러시아와 체결한 아이훈조약(1858년)과 북경조약(1860년)에서 북쪽과 동쪽 국경이 흑룡강, 우수리강으로 정해졌다. 이후 청조는 이 지역의 토지를 민간에 불하하여 관내로부터의 이민을 적극 장려함으로써 러시아에 대한 방어책을 마련할 필요가 있었다. 이를 위한 재정의 염출책으로서 종전의 기지제도가 붕괴되는 가운데 토지의 소유자를 확정하여 세금을 징수할 필요가 발생한 것이다.

이에 청조는 관장이나 기지의 토지 가격을 산정하고 이에 근거하여 토지를 민간에 불하하는 정책을 단행하였다. 변경의 방어를 위한 군사비의 지출이 청조의 재정에 새로운 부담으로 작용하는 상황 하에서 기지의 불하는 세수를 확보하기 위한 매우 유용한 정책으로 간주되었다. 동북지역으로 漢人

8) 윤휘탁, 2013, 『만주국 : 식민지적 상상이 잉태한 복합민족국가』, 혜안, 24쪽.

의 유입이 증가하자 청조는 1907년 이 지역에도 관내와 마찬가지로 총독과 순무를 두고 새롭게 다수의 주현을 설치하는 등 대대적인 관제개혁을 단행하였다.⁹⁾ 한인의 이민, 러시아 남하정책의 본격적 전개, 그리고 세계시장의 영향력이 파급되어 오는 가운데 동북지역은 20세기를 맞이하였다.

20세기를 전후하여 중국 동북지역에는 거대한 사회경제적 변혁이 출현하였다. 이러한 변혁을 가져온 주체는 철도와 이민이라는 두 키워드로 집약할 수 있다. 철도의 부설로 말미암아 이 지역에서는 경계를 넘어서는 인적, 물적 흐름이 극적으로 가속화되어 갔다. 철도의 부설을 통해 관내로부터 새로운 농토를 개척하기 위해 이주민들이 몰려 들었으며, 조선과 일본으로부터도 대대적인 이민이 추진되었다. 철도가 부설되기 이전인 19세기 말 동북삼성의 총인구는 600만 명에 달하였으나, 1940년대가 되면 4천만 명으로 크게 증가하였다.¹⁰⁾ 또 다른 통계에서도 1898년 5백만 명으로부터 1915년에는 2천만 명으로, 1930년에는 3천만 명으로 급증하고 있음을 확인할 수 있다.¹¹⁾

철도의 부설 및 이민의 증가와 더불어 민간으로의 토지 불하, 농업 생산량과 농산물 수출량의 증가라는 사회경제의 구조적 변혁이 출현하였다. 철도라는 대량 운송수단이 등장함으로써 물자와 사람의 이동이 촉진되었으며, 시장이나 유통망이 철도 노선을 따라 형성되기 시작하자 구래의 정시는 쇠퇴해 갔다. 철도는 전통시장과 유통망에 극적인 변혁을 초래하였다. 철도와 격절된 도시는 쇠퇴하고 철도역을 중심으로 새롭게 대도시가 형성되어 인구가 밀집하였다. 장춘, 심양, 대련, 하얼빈 등은 모두 철도와 더불어 출현한 근대적 대도시였다.

이주민들의 삶의 방식은 근대의 상징인 철도와 그 연선지역에서 형성된 대도시의 근대적 질서에 의해 규정될 수밖에 없었다. 산둥성, 하북성 등 관

9) 塚潮進, 1993, 『中國近代東北經濟史研究』, 東方書店, 34쪽.

10) 安富步, 2010, 앞의 책, 60~70쪽.

11) 趙中學, 1971, 『1920-1930年代的東三省移民』, 『中央研究院近代史研究所集刊』 2號, 327~328쪽.

내로부터 대량으로 이주해 온 이주민들은 자신들의 원거주지에 익숙했던 사회경제적 관행을 들여왔으며, 이민사회인 동북지역의 특성상 지역의 사회경제적 질서는 당연히 수많은 원적지의 특성이 충돌, 융합하며 상호 조응하여 마침내 다수가 동의하는 새로운 질서를 형성하였다.

철도의 부설 이후 상거래가 급증하자 20세기 이후 동북지역의 여러 도시에서 公議會라는 상인 길드조직이 성립되어 1910년 이후 商會로 발전해 갔다. 인구의 급증과 도시의 발달은 필연적으로 소비의 증가, 특히 일용필수품 수요의 급격한 확대를 수반하였다. 이러한 사회경제적 수요에 부응한 것이 바로 중국 관내지역이나 국외로부터의 공산품 수입이었다. 물론 중국 동북지역에서도 전통적으로 수공 직물업이나 대두 가공업 등 수공업 생산이 존재하기는 했지만, 철도의 부설을 통해 발생한 거대한 사회경제적 수요 및 변화에 부응하기에는 역부족이었다.

이러한 현상에 따라 수입품에 의한 이권의 유출을 저지하고 나아가 생산의 증대를 통해 지역 내의 수급에 부응할 수 있는 새로운 생산 주체, 즉 기업의 출현이 불가피하였다. 근대적 기계제 생산과 기업을 통한 대량 생산, 그리고 생산된 제품을 근대적 교통수단인 철도로 대량 운송하는 유통망의 형성은 동북지역의 사회경제적 질서에 획기적 전기를 마련하였다. 철도는 증기기관, 운선, 전기와 더불어 근대를 여는 도구였으며, 기업은 이러한 인프라를 바탕으로 출현한 근대의 상징이었다.

지역경제의 확대, 상업거래의 증가는 금융상황에도 거대한 변화를 이끌어 내었다. 동북지역에서는 농산물이 대량으로 거래되는 시기에 통화의 수요가 증가하지만 상업거래가 적은 시기 등 계절에 따라 통화 유통량의 차이가 매우 컸다. 특히 制錢, 銀兩 등의 경화가 부족하여 영구의 過爐銀과 같이 통화의 실질적 이동을 수반하지 않은 결제방법이나, 혹은 화폐의 가치를 실제보다 높게 평가하는 일종의 短陌인 東錢 등이 발달하였다.¹²⁾ 그러나 20세

12) 만청시기까지 동북지역에서 화폐가 부족했던 이유는 첫째, 현지에서 화폐를 주조하지 않았기 때문이며, 둘째, 조선으로부터의 방대한 화폐 구입 수요가 있었기 때문이다. 이와 관련된 상세한 내용은 戴建兵, 2015, 『清代東錢研究』 『중국 동북지역의 기업과 금융』,

기 전후 철도의 부설 이후 물류의 유통량이 급증하여 과로운과 같은 방법으로 거래하는 일이 어렵게 되자 사회적 통용성이 높은 새로운 결제수단을 유통 규모에 맞게 공급할 필요성이 생겼다. 20세기 이전 동북지역의 통화는 은량과 제전이었지만 지역경제가 확대되면서 점차 지폐에 의존하는 경우가 많아졌다.¹³⁾

Ⅲ. 중동철도와 남만주철도의 물류 경쟁

러시아는 크림전쟁에서의 패배로 인해 종래 유럽으로의 확장 전략을 수정하고 국가의 역량을 극동지역으로 집중하기 시작하였다. 1861년 3월 알렉산드르 2세가 농노해방을 단행하고 뒤이어 다음달 27일 이민법을 반포하면서 러시아농민들은 본격적으로 시베리아 등 동방으로 이주하기 시작하였다. 일찍이 1857년 시베리아총독 로바노프(Robanov)가 시베리아철도 부설을 건의한 이래 러시아에서는 시베리아 횡단철도의 부설을 통해 식민정책을 추진해야 한다는 주장이 부단히 제기되었다.

청일전쟁 이전부터 청조는 일본의 세력을 억제하기 위해 동아시아에서 일본과 이해가 상충하는 영국과 러시아의 역량을 이용하는 以夷制夷의 전통적 외교전략을 적극 구사하였다. 특히 聯英抗日의 주장이 적극 제기되었는데, 그 이유는 상해 등 중국에 대한 투자가 가장 많았던 영국의 입장을 고려할 경우 유사시 대중원조의 가능성이 높다고 판단하였기 때문이다. 그러나 전통적인 중영 간의 외교관계는 동방정책에 대한 영국의 전략이 변화하면서 상당한 곡절을 겪게 되었다. 영국은 전통적인 러시아의 남진을 저지하기 위한 정책의 일환으로서 극동에서 러시아와 이해가 상충되는 일본을 맹방으로 부지하기로 결정하고, 청일전쟁 직전인 1894년 7월 12일 영일 간

학교방, 277쪽 참조.

13) 김지환 외, 2015, 『중국 동북지역의 기업과 금융』, 학교방, 19쪽.

불평등조약의 개정에 합의하였다.

청일전쟁의 결과로 개최된 중일강화의 과정에서 일본은 요동반도의 조차를 요구하였으며, 러시아는 중국 동북지역에 대한 일본의 세력 확대에 크게 반발하였다. 무엇보다도 러시아는 “일본이 청일전쟁을 발동한 이유는 러시아가 시베리아철도를 부설하고 있기 때문이며, 요동반도의 조차는 러시아에 일대 위협이다. 우리는 일본이 남만주를 점령하는 것을 허용할 수 없다”¹⁴⁾고 인식하고 있었다.

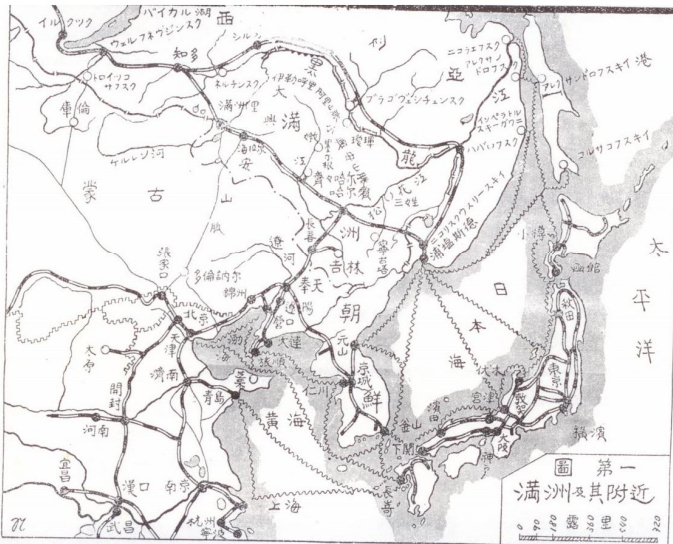
청일전쟁에서의 패배 이후 러시아와 연합하여 일본에 대항해야 한다는 주장이 劉坤一, 許應騫, 張之洞 등 청조 내부에서부터 제기되었다. 이렇게 볼 때 중국이 청러밀약을 통해 러시아와의 군사동맹을 체결한 것은 청일전쟁을 겪으면서 중국 내부의 필요성에 근거한 결과라고 볼 수 있다. 한편, 러시아의 주된 관심은 시베리아철도의 만주횡단 노선, 즉 중동철도의 부설권을 획득하는데 있었다. 따라서 삼국간섭을 통한 중러 간 협상의 과정에서 군사동맹의 대가로 러시아에 만주횡단철도인 중동철도 부설권을 부여하는 수순은 필연적인 진행이었다고 할 수 있다.

중동철도는 동청철도, 동지철도, 동성철도, 북만철도 등 여러 명칭으로 불렸으며, 신해혁명 이후 중국에서는 중동철도, 일본에서는 동지철도라는 명칭이 많이 사용되었다. 러시아는 중동철도의 부설권 및 경영권뿐만 아니라, 철도가 지나는 연선의 광산 개발 및 채굴권, 삼림의 벌채권, 부속지에 대한 행정권, 통신선의 설비, 철도의 수비권 및 경찰권, 군대 및 군수품의 수송, 내하 항행권 등 수많은 특권을 확보함으로써 사실상 이 지역에 대한 배타적 세력권을 확립할 수 있었다.

그러나 주지하다시피 러일전쟁에서의 승리로 일본은 러시아로부터 장춘에서 대련에 이르는 중동철도 지선, 즉 남만주철도에 대한 부설권과 경영권을 획득하였으며, 이를 통해 남만주지역에서 자신의 세력권을 형성할 수 있었다. 이러한 결과 중동철도로 상징되는 북만주지역에서의 러시아세력과 남

14) 傅啓學, 1957, 『中國外交史』, 臺灣大學法學院, 120쪽.

만주철도로 상징되는 남만주지역에서의 일본세력이 상호 충돌하는 국면이 조성되었다. 러일 양국이 동북지역에서 세력을 확장하는 방법은 바로 중동철도의 물류 운송률을 제고함으로써 남만주철도의 세력을 억제하거나, 반대로 만철을 통해 중동철도의 세력을 견제하는 방식으로 진행되었다.



[그림 1] 중동철도와 남만주철도의 물류운송 루트

이후 양 철도는 중국 동북지역의 물류 운송을 두고 치열한 경쟁을 전개 하였다. 위의 지도에서 확연히 나타나듯이, 북만주지역을 동서로 횡단하는 중동철도와 남북으로 종단하는 남만주철도가 이 지역의 물류 운송을 분할 하고 있는 상황을 알 수 있다. 따라서 동북지역의 물류는 남만주철도를 통해 대련항으로 운송되어 이출되거나 혹은 중동철도를 통해 블라디보스톡항으로 이출되면서 양 철도는 물류 운송을 둘러싸고 치열한 경쟁을 전개하였다. 이는 “20년간 일본의 만몽정책은 대러시아정책이라고 할 수 있으며, 그 핵심에 바로 중동철도와 블라디보스톡이 있다 … 관건은 물동량을 얼마나

남만주철도로 흡수하느냐에 달려있다”¹⁵⁾는 일본 측의 기록으로부터도 잘 살펴볼 수 있다.

러시아로서도 일본의 세력 확장을 억제하기 위해서는 중동철도의 물류 운송 확대를 통해 만철을 견제하지 않으면 안 되었다. 이러한 이유에서 일찍이 1907년 중동철도이사회가 러시아 재무상에게 제출한 보고서는 “중동 철도의 운임정책은 일본제품의 북만주 유입을 저지하는데 기초를 두고 있다 ... 만주의 상품 수출은 東行, 즉 블라디보스톡에 이르는 중동철도 노선을 통해 운송될 수 있도록 노력해야 한다”¹⁶⁾고 강조하였다.

[표 1] 중국 동북지역에서 중동철도와 남만주철도의 물류 운송 비교(1913)

철도	화물 운송연장 (100만 露里)	여객 운송연장 (100만 露里)	화물 운송수익 (1천 루블)	여객 운송수익 (1천 루블)
중동철도	38,187	14,928	12,648	4,136
남만주철도	45,989	23,032	10,902	4,720

위의 표로부터 중국 동북지역에서는 중동철도와 남만주철도가 물류의 운송을 두고 치열한 경쟁을 전개하고 있었음을 알 수 있다. 대체로 북만주의 물류는 대부분 중동철도를 통해 만주를 횡단하여 블라디보스톡항을 통해 해외로 이출되었으며, 남만주의 경우 물류의 대부분이 남만주철도를 통해 대련항을 거쳐 이출되었다. 그런데 화물 및 여객의 운송 거리나 운송 수익을 살펴보면 대체로 양자가 거의 절반씩을 분담하고 있었음을 알 수 있다. 이 지역의 물동량에 극적인 변화가 발생하지 않는 이상 물류 운송 분담률을 제고하기 위해서는 운임의 인하나 혹은 정책적 배려를 통해 획기적으로 경쟁력을 제고하지 않는 이상 불가능하였다. 다시 말해 일방의 세력 확대는 다른 일방의 분담률 저하 등 세력의 감소가 전제되어야 비로소 가능한 일이었다.

15) 東洋協會特別調査部, 1931, 『滿洲鐵道政策に關する考察』, 4쪽 및 28쪽.

16) 金志煥, 2013, 「中國 東北地域 商品流通網の 變化와 東清鐵道の 賣却」, 『歷史學報』 217輯, 339쪽.

IV. 남만주철도 배양선 부설의 목적과 효과

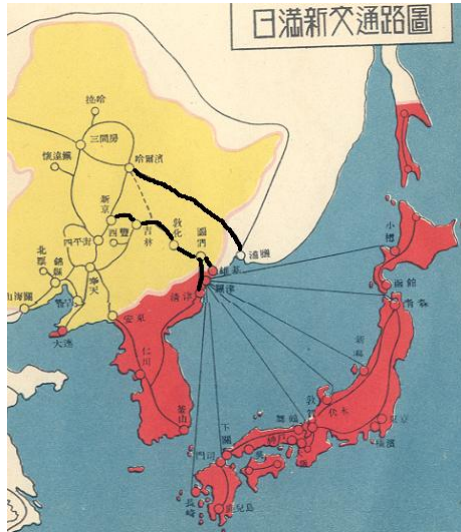
앞서 지적한 바와 같이 일본과 러시아는 남만주철도와 중동철도를 통해 동북지역의 물류 운송을 확대하기 위한 치열한 경쟁을 전개하고 있었다. 주목할 점은 남만주철도의 물류 운송률을 제고함으로써 이 지역의 물류 운송량을 확대하고, 이를 통해 중동철도를 견제하고자 하는 일본의 정책이 적극 전개되었다는 사실이다. 구체적인 방법은 병행선을 부설함으로써 중동철도의 운송률을 저하시키거나 혹은 배양선을 부설함으로써 만철의 물류 운송 효율을 제고하고 나아가 기존 중동철도가 가지고 있던 물류 운송의 부담률을 저하시키는 내용이었다.

대표적인 철도 노선으로 먼저 길회철도를 들 수 있다. 길회철도는 길림-장춘을 연결하는 길장철도의 연장 노선으로서, 만주의 부원인 길림성을 관통하였다. 길장철도는 1910년 착공되어 1912년 10월에 준공되어 영업을 개시하였다. 1907년 4월 15일 일본은 청조와 ‘신봉 및 길장철도에 관한 협약’을 체결하고, 협약의 3조에서 “길림에서 장춘에 이르는 철도의 부설에 필요한 자금의 절반을 남만주철도주식회사로부터 차입하도록” 규정함으로써, 사실상 길장철도에 대한 일본의 지배권을 승인하였다.¹⁷⁾ 일본은 길장철도의 기초 위에서 1928년 10월 10일 길림-돈화 사이 210킬로미터에 이르는 길돈철도를 완공하였으며, 만주사변 직후인 1931년 11월에 양 철도를 합병하여 남만주철도주식회사로 하여금 경영하도록 하였다.

敦化와 圖們을 연결하는 돈도철도 역시 길회철도를 구성하는 주요한 노선으로서, 1933년 2월에 개통되었다. 이와 함께 도문으로부터 회령을 거쳐 조선의 나진과 청진에 이르는 노선도 동시에 완공되었다. 돈도철도 구간의 완성은 길장철도, 길돈철도, 돈도철도로 구성되는 길회철도 전 노선의 개통을 의미하였다. 길회철도는 길림을 출발하여 회령으로 들어와 한반도를 가

17) 北京大學法律係國際法教研室編, 1959, 『新奉吉長鐵路協約』, 『中外舊約彙編』, 第二冊, 三聯書店, 377쪽.

로질러 동해로 상품을 이출하는 새로운 유통망의 형성을 의미하였다. 이러한 이유에서 일본은 길회철도의 부설과 동시에 나진항을 길회철도의 종단항으로 선정하여 항만을 축조하였다.¹⁸⁾



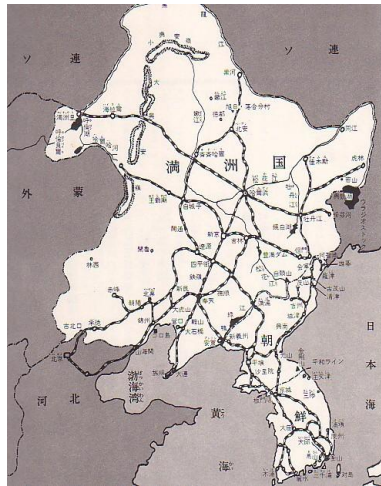
[그림 2] 길회철도-나진항 루트와 중동철도-블라디보스톡항 루트 비교

이밖에도 일본은 기존 중동철도가 물류 운송의 기반으로 하던 북만주지역의 물동량을 일정 부분 분담함으로써 이를 견제하고, 나아가 길회철도의 물류 운송률을 제고하기 위한 방안으로 랍빈철도의 부설에 착수하였다. 랍빈철도는 길회철도 구간의 拉法을 시발역으로 하여 新站, 六家子, 馬鞍山, 上營, 小城 등을 거쳐 북만주 3대 곡창지대의 하나인 五常을 지나 平房, 孫家, 三課樹에 이르는 노선이었다. 곡창지대인 五常뿐만 아니라 특산물의 산지인 雙城, 阿城, 榆樹, 珠河, 賓客縣 등이 랍빈철도의 운송 범위에 속해 있

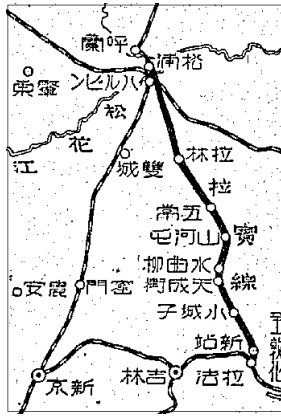
18) 나진항은 축조 비용 1960만 엔, 水道 費用 150만 엔, 나진 - 웅기 간 철도 부설 비용 440만 엔을 포함하여 총 2550만 엔에 달하였다. 大阪商工會議所, 1933, 「吉會線の開通と内地四港滿鮮間の運輸關係(上)」 『大阪商工會議所月報』 311號, 1~2쪽.

었다. 특히 중동철도의 남부선, 동부선 및 하얼빈 지역에서 기존에 중동철도를 통해 운송되던 물류의 상당 부분이 랩빈철도로 흡수될 것으로 예상되었다.

주목할 점은 랩빈철도가 하얼빈을 통과하여 북만주 방향으로 노선을 확장해 나갔다는 사실이다. 랩빈철도는 하얼빈시 三課樹를 거쳐 북으로 송화강을 건너 호해철도와 상호 연계되었으며, 남으로는 중동철도 동부선상을 횡단하여 길회철도 랩법역과 연결되었다. 랩빈철도의 부설 과정에서 송화강에 부두를 설치하고 랩빈선 종단 삼과수로부터 부두로 인입되는 지선 철도를 부설하고, 이를 통해 송화강 하류의 수출입 화물을 적극 흡수하였다. 더욱이 랩빈철도는 호해철도와 연계하여 호해철도 연선지역의 농산물 운송뿐만 아니라 일본상품의 북만주 수출에도 크게 기여하였다. 이와 같이 랩빈철도는 중동철도의 물류 유통을 상당 부분 흡수함으로써 이 철도의 운송 분담률을 저하시켜 세력을 약화시키고자 하는 목적에서 부설된 철도 노선이었던 것이다.



[그림 3] 만주국 철도 노선도



[그림 4] 랩빈철도 노선과 중동철도

이밖에도 일본은 중국 동북시장에 대한 상품 수출을 확대하기 위해 안봉철도를 통한 새로운 유통망의 건설을 추진하였다. 1896년 한국정부는 철도국을 설립하여 <國內鐵道規則>을 제정하여 한반도 내 모든 철도의 궤간을 표준궤로 부설한다는 점을 공포하였다. 이러한 과정에서 일본은 막대한 차관을 제공하기로 약속하여 철도 부설권을 확보하는 동시에 한국정부로 하여금 표준궤 선로를 채택하도록 영향력을 행사하였다.

더욱이 일본은 경부철도와 경의철도의 부설을 적극 지원하고 나아가의 주로부터 철도를 연장하여 만주로 이어지는 대륙간선철도의 일부로서 한반도철도의 부설을 구상하였다. 안봉철도는 한반도철도와 만주철도의 연결을 통한 간선철도로서의 역할을 전제로 부설된 철도였다. 한반도철도를 통해 안동을 거쳐 봉천(현재의 심양)으로 이어지는 안봉철도의 부설에는 정치적, 군사적 목적뿐만 아니라 물류의 유통을 확보한다는 경제적, 상업적 목적이 매우 중요한 요소로 고려되었다.

일본의 구상은 한국병합을 앞 둔 시점에서 본격적으로 추진되었다. 1909년 3월 30일 일본내각회의는 <한국병합에 관한 건>을 제출하고, 안봉철도를 통해 한반도철도와 대륙철도를 연계함으로써 일본-한반도-만주로 이어지

는 간선철도의 구상을 명확히 제시하였다. 이미 전년도인 1909년 8월 19일 일본총영사 小池張造는 동삼성총독 錫良과 <安奉鐵道에 關한 覺書>에 서명하고, 철도의 구간을 표준궤로 개축하려는 일본의 주장을 관철시켰다.¹⁹⁾ 협약을 바탕으로 마침내 1911년 11월 1일 안봉철도의 개축이 완료되었으며, 한반도철도와 안봉철도, 그리고 만주철도는 모두 표준궤로 상호 연계되었다.

일본은 일본철도-해운-한반도철도-안봉철도-봉천으로 이어지는 물류 유통망의 활성화와 발전을 위해 정책적, 제도적 지원을 아끼지 않았다. 대표적인 것이 바로 경부선-경의선과 안봉철도를 상호 연계하는 압록강철교의 가설이었다. 압록강철교는 당시 동아시아 최대 규모의 철교로서, 1910년 안봉철도의 개축과 함께 가설 공사로 완료되었다. 이와 함께 1913년 5월 29일 일본공사 伊集院彦吉은 중국과 <朝鮮國境通過鐵道貨物關稅輕減取極>을 체결하고, 안봉철도를 통해 조선으로부터 만주로 수입되거나 혹은 만주로부터 조선으로, 혹은 조선을 통과하는 철도화물에 대해 관세의 3분의 1을 경감하기로 합의하였다.²⁰⁾

이밖에도 일본은 중국 동북지역으로 일본상품의 수출을 확대하기 위한 전략으로서 일본철도, 한반도철도, 안봉철도로 연계되는 三線連絡 貨物에 대해 특별 할인요금을 적용하기로 결정하였다. 즉 일본을 출발하여 한반도 철도를 거쳐 안봉철도를 통해 동북지역으로 수출되는 화물에 대해서는 운송비의 30%를 특별 경감해 주는 내용이었다. 안봉철도의 부설과 관세 경감 및 삼선연락운입제를 바탕으로 새롭게 조성된 유통망을 통해 일본은 중국 동북시장에 대한 수출을 크게 확대할 수 있었다.²¹⁾

19) 北京大學法律係國際法教研室編, 1959, 『安奉鐵路節略』 『中外舊約章彙編』 第二冊, 三聯書店, 596~597쪽.

20) 金志煥, 2014, 앞의 책, 212쪽.

21) 예를 들면 1914년 동북시장의 수입 면포 가운데 일본제품은 약 3분의 1을 점유하였는데, 안봉철도를 통한 새로운 유통망의 조성을 통해 1920년대 초가 되면 일본 면포가 총 수입량의 무려 56%를 차지할 정도로 크게 신장되었음을 알 수 있다. 金志煥, 2014, 앞의 책, 223쪽.

V. 鐵道自辦運動과 동북철도

일찍이 청조는 남만주철도의 부설이 중국 동북지역에 대한 일본의 대륙 침략정책과 불가분의 관계에 있음을 간파하고 이를 저지하고 견제하기 위한 다양한 방안을 강구해 왔다. 러일전쟁의 승리로 일본이 남만주철도 부설권을 획득하자 청조는 신민들을 출발하여 법고문에 이르는 新法鐵道の 부설에 착수하였다. 그런데 이 노선은 기본적으로 만철의 병행선이었으며, 이에 일본은 봉천총영사를 통해 이 철도의 부설에 항의하는 동시에 부설을 즉시 중지하도록 요구하였다.

일본이 중국정부의 병행선 부설에 반대한 근거는 1905년 12월 22일 중일 양국이 체결한 <會議東三省事宜條約>에 있었다. 일본의 주장에 의하면 매번 회의상황을 기록한 節錄이 모두 22호에 달하였으며, 이 가운데 21호에서 “중국정부는 남만주철도의 이익을 보호하기 위해 철도가 지나는 부근에 병행노선을 부설하여 만철의 이익을 침해하지 않는다”²²⁾라는 내용이 포함되어 있다는 것이다.

중국에 의한 병행선 철도의 부설은 일차대전 종결 직후 더욱 본격적으로 전개되었다. 일차대전 종결 직후 중국에서는 5·4운동이 전국에 걸쳐 광범위하게 전개되었으며, 그 일환으로서 제국주의 철도의 부설권과 경영권을 회수하려는 움직임이 본격화되었다. 실제로 이러한 연장선상에서 산둥에서 일본으로부터 철도 부설권을 회수하는데 성공하였다. 이와 같은 열기에 호응하여 동북지역에서도 열강의 철도 이권을 회수하고 나아가 자력으로 철도를 부설하고자 하는 鐵道自辦運動이 광범위하게 확산되었다. 따라서 철도자관운동은 당연히 남만주철도와 이해가 상충될 수밖에 없었다.

이러한 가운데 1924년 5월 장작림의 주도 하에 동북교통위원회가 설립되어 남만주철도의 병행선 부설을 지속적으로 전개해 나갔다. 개원에서 서풍,

22) 王紹坊, 1988, 『中國外交史』, 河南人民出版社, 343쪽.

봉천에서 해룡, 타호산에서 통요에 이르는 노선을 비롯하여, 1925년에 들어서는 八道壕-新立屯 사이의 24킬로미터 노선이 완공되었고, 9월에는 신립둔으로부터 彰武, 通遼까지의 철도 노선을 부설하는 계획이 발표되었다. 또한 奉海鐵路公司는 齊齊哈爾, 吉林, 瀋陽을 연결하는 瀋海鐵道의 부설에 착수하였다. 1927년 봉해선의 개통을 비롯하여 10월의 타통철도의 개통, 이후 호해, 길해, 양제철도의 부설이 연이어 추진되었다. 1921년부터 1931년에 이르기까지 10년간 동북지역에서 국유, 省有 등의 형식으로 자력으로 부설한 철도는 打通鐵道, 瀋海鐵道, 錦朝鐵道, 開豐鐵道, 呼海鐵道, 鶴鳳鐵道, 吉海鐵道, 昂齊鐵道, 洮索鐵道, 齊克鐵道 등 총 1521.7킬로미터에 달하였다.²³⁾ 남만주철도에 대한 병행선으로 규정하여 부설의 중단을 요구한 일본 측의 항의에 대해 장작림은 이를 내정과 관련된 일이라 주장하며 수용하지 않았다.

주목할 것은 동북교통위원회가 철도자판운동의 일환으로서 葫蘆島에 항구를 건설하여 이를 중심으로 동북지역의 각 철도를 연계시켜 철도망을 부설하려는 계획을 수립했다는 사실이다. 일본의 신문은 “호로도항의 축조는 일본의 만몽정책을 견제하기 위한 목적에서 추진되는 것이며, 남만주철도 종단항인 대련에 심대한 악영향을 미칠 것”²⁴⁾이라고 예측하였으며, 중국의 신문도 “호로도항이 대련항에 대단히 큰 영향을 미칠 것이기 때문에 일본이 반대할 것”²⁵⁾이라고 전망하였다. 이와 같이 동북교통위원회의 주도로 추진된 철도망은 열강의 철도세력을 견제하고 무력화하기 위한 목적에서 입안된 것임을 짐작할 수 있다.

1928년 12월 28일 장개석은 장학량을 동북변방군사령관으로 임명하고, 동북의 외교권을 중앙정부인 남경국민정부로 이관하였다. 이러한 결과 동북에서의 철도 부설과 관련하여 기존 일본과 동북 지방정부와의 교섭도 자연스럽게 일본과 중국 중앙정부 사이의 교섭으로 전환되었다. 동북교통위원회가

23) 張德良, 1997, 「中日鐵路交涉案與九一八事變」, 『黨史縱橫』 1997年 12期, 18쪽.

24) 『日日新聞』, 1927.11.5.

25) 『益世報』, 1928.2.9.

수립한 호로도항의 축조 계획은 장개석의 북벌 이후 보다 구체화되었다. 남경국민정부는 1929년 12월 16일 ‘동북교통위원회잠행조직조례’를 마련하고 동북교통위원회를 정식으로 승인하는 한편, 중앙정부가 임명한 위원들로 위원회를 구성하였다. 조례는 동북교통위원회로 하여금 요녕(봉천), 길림, 흑룡강 3성의 철도, 항업, 전신과 관련된 일체의 권한을 행사하도록 규정하였다.

동북지역에서의 철도망 건설은 호로도항의 축조와 불가분의 관계를 가지고 있었다. 1930년 7월 2일 마침내 호로도항의 기공식이 개최되었으며, 이 자리에서 장학량은 동북철도망의 조기 완성을 강조하였다. 1930년 10월 동북교통위원회가 입안한 철도망계획은 모두 호로도항을 기점으로 설계됨으로써, 호로도항의 축조가 얼마나 중요한 사안인지를 단적으로 보여주었다.

동북 간선철도망 부설 계획

동대간선 : 葫蘆島-奉天-海龍-吉林, 海林-依蘭-同江-撫遠

서대간선 : 葫蘆島-大虎山-通遼-洮南-齊齊哈爾-寧年-嫩江-黑河

남대간선 : 葫蘆島-朝陽-赤峰-多倫

국민정부와 동북지방정부의 지지 하에 동북교통위원회의 주도로 추진된 호로도항의 축조와 이를 기점으로 수립된 동북철도망 부설계획은 사실상 남만주철도의 세력 약화를 의도하고 있었다. 이는 남만주철도를 세력권의 근간으로 삼고 있던 일본에게 매우 위협적인 일이 아닐 수 없었다. 일본의 언론은 “호로도항구를 기점으로 하는 동북교통위원회의 동북철도망 부설 계획이 완공될 경우 동대간선, 서대간선의 양대 간선철도의 총 연장은 무려 4,970킬로미터에 달하게 된다. 양대 간선철도가 완공될 시 남만주철도는 중국철도에 의해 포위되어 간선철도로서의 역할을 상실하고 말 것이다. 이렇게 된다면 결국 만몽에서 일본의 특수한 지위는 뿌리부터 동요하게 될 것”²⁶⁾이라는 우려를 표명하였다.

26) 『大阪朝日新聞』, 1930.12.13.

Ⅵ. 만주국 수립과 동북철도의 일원적 관리

1930년 11월 27일 일본의무성과 척무성은 논의를 거쳐 “만주에서 중국이 부설하려고 계획을 수립한 철도는 대부분 중일협약에 위배되는 것으로서 단호한 조치를 통해 이를 저지해야 한다....특히 장학량이 장개석과 협의를 통해 만주에서 열강 자본으로 부설된 철도를 저지하기로 합의하였다는 전언이 있어 이에 실력으로 대항한다”²⁷⁾는 방침을 결정하였다.

이러한 방침에 근거하여 일본은 장학량과 동북교통위원회에게 동북지역에서 철도의 부설과 관련하여 협의할 것을 제안하였다. 일본은 의도적으로 남경국민정부와의 협상을 피하고 협상대상을 동북교통위원회나 혹은 지방정부 차원의 장학량으로 한정하고자 하였다. 그러나 동북교통위원회는 조례의 제1조에서 요녕, 길림, 흑룡강성의 철도와 관련된 행정업무의 감독 권한을 중앙정부가 동북교통위원회에 위탁하는 형식을 취하였으며, 제15조에서는 “외교와 관련된 사항은 중앙정부가 직접 처리한다”라고 규정함으로써 일본의 시도는 이루어지기 어려웠다.²⁸⁾

1931년 1월 남경국민정부의 王正廷은 장학량에게 일본이 동북지역의 철도 부설문제로 교섭을 제안할 경우 이를 중앙정부와 협의하도록 할 것을 당부하였다. 국민정부는 장학량에게 남만주철도 관련 교섭은 중앙정부의 소관이며 철도의 부설은 국권의 문제에 해당되기 때문에, 일본의 교섭 요구를 거부할 것과 일본과 어떠한 조약도 체결하지 말 것, 그리고 중앙정부와 지방정부가 공동으로 이 문제에 대처할 것을 지시하였다.²⁹⁾

더욱이 국민정부는 남만주철도의 세력을 약화시키고 중국적으로 무력화하기 위해 중국자본으로 부설된 만철 경쟁선의 운임을 인하함으로써 화물 운송률을 제고하고자 시도하였다. 예를 들면 瀋海鐵道와 吉海鐵道の 연계

27) 日本外務省, 1931, 『滿蒙問題に關する交渉一件』, 36쪽.

28) 朝日新聞社政治經濟部, 1931, 『滿蒙の諸問題』, 朝日新聞社, 111쪽.

29) 日本外務省, 1931, 『滿蒙問題に關する交渉一件』, 39쪽.

운송을 통해 화물의 운임을 과격적으로 인하하기로 결정하고, 곡물의 경우 차량 한 대분의 운임을 무려 43%나 인하하였다. 1930년부터는 四洮鐵道와 洮昂鐵道の 운임을 각각 25% 인하하였다.³⁰⁾ 동북교통위원회는 남만주철도의 세력을 약화시키기 위해 1928년 12월 북녕철도, 정조철도, 조양철도, 타통철도, 정통철도 등 다섯 철도의 연계운송체제를 확립하였다.

중국이 남만주철도의 병행선을 부설하고 이를 통해 일본자본 철도의 세력을 억제한다는 계획은 실제로 상당한 효과를 거두고 있었다. 1931년 이전 3년 동안 남만주철도주식회사가 관할하는 철도의 운송량은 300만 톤이나 감소하였으며, 1930년 말 남만주철도주식회사의 이윤은 전년도 말에 비해 3분의 1이나 감소하였다. 이러한 영향으로 말미암아 남만주철도주식회사는 2천 명에 달하는 종업원을 해고하였다.³¹⁾

일본의 동북지역 침략에 대해 장학량은 “현재 중일 간 충돌의 진정한 원인은 동삼성에 대한 일본의 야심에서 비롯된 것이다. 일본은 철도 부설을 침략의 수단으로 적극 활용하였다. 철도문제는 사실상 중일분쟁의 주요 원인이다”³²⁾라고 토로한 바 있다. 소련의 신문도 “만주에서 발생하고 있는 철도 폭파 등의 테러사건은 분쟁의 범위를 확대하여 만주에서 병사를 증원시키기 위한 일본 군부의 음모”³³⁾라고 보도하였다. 만주사변 직전 일본육군성이 작성한 문서는 “만주사변 발발의 주요한 원인은 동북에서의 배일운동”이라고 지적하면서, “중국군대가 만철의 지선을 폭파한 것”³⁴⁾을 직접적 원인으로 거론하였다.

만주사변 발발 직전에 일본육군성은 “중국인 사이에 만주에서 일본을 축출하자는 분위기가 팽배한 가운데, 봉천의 중국군대가 남만주철도의 지선을 파괴하였다”라고 보고하였다. 일본에서 출판된 서적에서도 “중국군대가 남

30) 滿鐵調査課, 1931, 『滿蒙鐵道の社會及經濟に及ぼせる影響』, 445쪽.

31) 吾孫子豊, 1942, 『支那鐵道史』, 生活社, 143쪽.

32) 張學良文集編纂委員會, 1997, 『張學良文集』 上冊, 新華出版社, 584쪽.

33) 日本外務省, 1931, 『日蘇關係に就て陸軍當局談』, 11쪽.

34) 日本陸軍省調査班, 1931, 『滿洲事變經過の概要』, 4~5쪽.

만주철도의 선로를 파괴하고 일본경비병에게 발포하였다. 마침내 은인자중 하던 일본의 포화가 작렬하였다 … 1933년에 이르러 만주의 국유철도는 모두 남만주철도주식회사의 통합 관리로 귀속되어 철도문제도 모두 해결되었다”³⁵⁾고 서술하였다.

그러나 만주국 수립 이후 동북지역의 철도 소유권과 경영권이 모두 만주국 및 일본의 소유로 귀속된 것은 아니었으며, 이 지역의 최대 간선철도인 중동철도는 여전히 러시아의 수중에 놓여 있었다. 이러한 결과 비록 남만주철도를 비롯한 일본 소유 철도가 동북지역 물류의 상당 부분을 담당하고 있기는 하였지만, 중동철도 역시 여전히 물류의 상당 부분을 분담하고 있었으며, 따라서 일본의 입장에서 철도와 관련된 문제가 완전히 해결했다고 할 수는 없는 상황이었다.

앞서 지적한 바와 같이 일본은 중동철도의 세력을 견제하고 운송률을 저하시키기 위해 길회철도, 랍빈철도 등의 부설을 적극 추진하였다. 특히 만주국은 수립 직후 길회철도의 완공을 서둘러 마침내 1933년 2월 전 노선을 개통하였다. 길회철도의 부설과 동시에 유통망의 활성화를 위해 한국 나진항을 종단항으로 선정하고 축항을 서둘렀다. 길회철도를 통해 나진항으로 운송된 상품을 태평양을 통해 일본이나 구미 등으로 실어 나르기 위한 해운방면의 운송체계도 크게 정비되었다. 길회철도는 중국 동북지역과 한국 북부지역, 태평양을 연결시킴으로써 기존 하얼빈-블라디보스톡을 경유하는 물류를 분담하고, 이를 통해 중동철도의 물류 운송률을 크게 저하시켰다.

길회철도는 새로운 물류 유통망의 형성을 의미하며, 중동철도의 병행선으로서 전선의 개통은 기존 중동철도가 운송하고 있던 물류의 상당 부분을 분담함으로써 결과적으로 해당 철도에 타격을 주기 위한 목적에서 부설된 것이다. 특히 길회철도는 중동철도와 비교하여 운임과 유통 비용에서 상대적으로 높은 경쟁력을 구비하였다. 이러한 결과 종래 남만주철도-대련항 루트와 중동철도-블라디보스톡항의 물류 유통 루트에 새롭게 길회철도-나

35) 吾孫子豊, 1942, 앞의 책, 160~161쪽.

진항의 물류 유통 루트가 출현함으로써 기존 중동철도의 경쟁력을 크게 감소시켰다.

[표 2] 일본 각 항구와 나진항, 블라디보스톡 간의 거리 비교(단위 : km)

항구별	下關	神戸	大阪	東京	鹿兒島
나진항	515	756	767	1,011	734
블라디보스톡	567	807	813	953	802

이밖에도 1930년 齊克鐵道가 개통되고 1933년 拉濱鐵道가 개통되면서 하얼빈을 핵심 거점역으로 구축되어 있던 중동철도의 수송 분담률은 크게 하락하였다. 이러한 결과 동북 북부지역의 물류 운송을 독점해 왔던 중동철도의 지위는 크게 동요되었다. 齊克鐵道가 개통되기 이전에 태안과 극산의 농산물은 대부분 安達를 통해 반출된 이후 다시 하얼빈을 통해 운송되었으며, 따라서 중동철도의 거점역인 하얼빈은 물류의 유통에서 매우 중요한 의미를 가지고 있었다. 그러나 제국철도가 개통된 이후 이 지역의 물류는 기존의 중동철도를 통하지 않고 제국철도를 거쳐 일본자본의 洮昂鐵道로 연계되는 화물 수량이 급증하였다. 이는 “제국철도가 완공된 이후 만주 북부의 물류를 흡수하면서 중동철도의 가치가 예전만 못하다”³⁶⁾라는 중국신문의 보도에서도 잘 알 수 있다. 더욱이 1933년 완공된 拉濱鐵道는 중동철도를 가로질러 하얼빈의 對岸 呼蘭으로부터 海倫으로 이어지는 呼海鐵道와 상호 접속하면서 만주 북부의 물류를 상당 부분 분담하였다.³⁷⁾

관동군사령부는 만주국 수립 이후 철도의 부설 공사를 지속적으로 추진해 나갔다. 주요 노선을 살펴보면, 1) 돈화-도문강 노선, 2) 랍법-하얼빈 노선, 3) 극산-해륜 노선, 4) 拉哈站-黑爾根-大黑河 노선, 5) 통요, 錦縣-赤峰, 熱河 노선, 6) 돈화-海林 노선, 7) 王爺廟-索倫-만주리 노선, 8) 장

36) 『回東鐵交涉之中俄雙方爭點及俄方讓步原因』 『申報』, 1931.4.27.

37) 『北滿の大動脈を繋ぐ敦圖線全通と日滿交通の一大變革(二)』 『神戸新聞』, 1933.5.16.

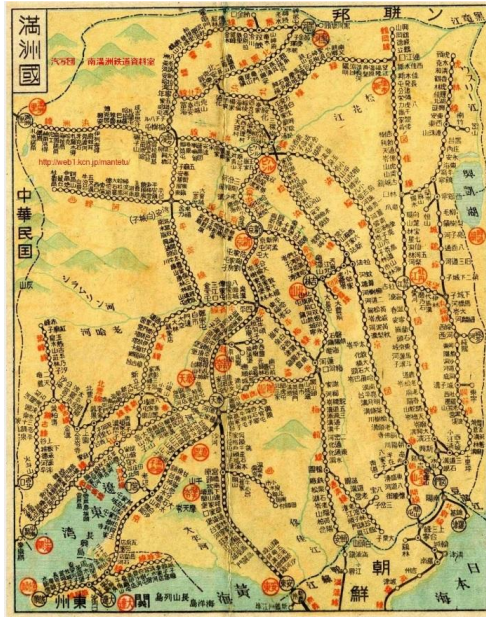
춘-大賚 노선, 9) 연길-해림-의란-가목사 노선, 10) 新邱-義州, 巨流河 노선 등이 이에 해당되었다. 동북지역에서 이들 철도 노선들은 대부분 일본 자본으로 부설되었으며, 사실상 중동철도의 역할을 감소시키는 데에 주요한 목적이 있었다.³⁸⁾

길회철도의 개통, 제극철도, 랑빈철도 등 일본자본에 의한 철도의 부설 및 철도망의 구축은 중동철도의 경영을 크게 압박하였다. 흑룡강 서부에서 생산된 농산품도 이제는 중동철도가 아니라 조양철도, 사조철도 등 일본자본의 철도를 통해 대련항으로 유출되었다. 이전에 중동철도로 이출되었던 길림과 흑하 유역의 곡물 역시 길회철도의 완성 이후 나진항으로 반출되었다.

1927년부터 중동철도는 점차 재정이 악화되기 시작하였으며, 1930년이 되면 영업수익이 급감하였다. 1933년 관동군참모장 小磯菊昭는 만주국의 철도망이 완비될 경우 중동철도는 가치를 상실하게 될 것이며, 결국 소련은 이를 매각하지 않을 수 없을 것이라 장담하였다.³⁹⁾ 마침내 1935년 3월 11일 만주국은 소련과 <중동철도 양도협약>을 체결하고 중동철도와 관련된 일체의 권리를 1억 4천만 ㉞을 지불하는 조건으로 인수하였다. 중동철도의 매입 이후 동북지역의 모든 철도는 사실상 일본과 남만주철도주식회사의 일원적 지배 하에 들어가게 된 것이다.

38) 金志煥, 2013, 「中國 東北地域 商品流通網의 變化와 東清鐵道の 賣却」 『歷史學報』 217輯, 349쪽.

39) 「三億円で東鐵買込み」 『大阪毎日新聞』, 1933.4.17.



[그림 5] 만주국 철도노선 全圖

Ⅶ. 2차대전 종결 이후 동북철도의 接管

1945년 2월 미국의 루즈벨트와 영국의 처칠, 소련의 스탈린은 얄타에서 비밀회담을 거행하였다. 회담에서 소련은 독일의 패배 이후 3개월 이내에 대일작전에 참가할 것이며, 이와 함께 일본의 사할린 남부를 소련의 영유권으로 포함시키는 데에 미국과 영국이 동의하였다. 더욱이 1935년에 일본이 1억 4천만 엔을 지불하고 매입한 중동철도를 중국과 소련의 공동관리 하에 두기로 합의하였다.

1945년 7월에 중경국민정부는 이미 ‘收復地區政治設施綱要草案’을 기초하고, “적이 소유하고 있던 교통설비, 자재 등을 일괄적으로 국유로 귀속하며 각 교통기관으로 하여금 접수하여 정리하도록 한다”는 방침을 결정하였

다. 종전 직후 국민정부는 전국의 철도를 平津, 武漢, 上海, 廣州, 東北, 臺灣 등 6개 지구로 나누고, 교통특파원을 각지로 파견하여 철도를 접수하도록 하였다.⁴⁰⁾ 특히 동북지역은 전국 철도 총연장의 약 46%를 차지할 정도로 철도 노선이 집중된 지역으로서, 이 지역에서 철도의 신속한 복구는 전후 경제건설과 생산력의 복구를 위해 매우 시급한 일이 아닐 수 없었다.

1945년 8월 30일 중경국민정부는 동북지역의 접수와 관련하여 ‘收復東北各省處理辦法要綱’을 공포하였다. 주요한 내용은 구만주국을 접수, 관리하는 중앙과출기관으로 ‘軍事委員會 東北行營’을 설치하고 그 아래 정치, 경제 양 위원회를 두며, 구동북3성을 새롭게 요녕, 안동, 요북, 길림, 송강, 합강, 흑룡강,嫩강, 흥안의 9성으로 분할하며, 장춘에 外交部 東北特派員公署를 설치한다는 내용이었다. 9월에 들어 국민정부는 熊式輝를 동북행영 주임 겸 동 정치위원회 주임위원으로, 張嘉璈를 동 경제위원회 주임위원 겸 중국 장춘철로공사 중국대표로, 蔣經國을 외교부 동북특파원으로 임명하였다.⁴¹⁾

알타협정에서 합의된 내용을 이행하기 위해 1945년 8월 14일 중국정부는 소련과 모스크바에서 4개 항에 달하는 ‘중소우호협약’을 체결하고, 만주리에서 수분하까지, 그리고 남만주철도의 하얼빈에서 대련, 여순에 이르는 간선철도를 합병하여 중국장춘철도로 명명하기로 합의하였다. 이와 함께 이 철도를 중소 양국의 공동소유 및 공동경영으로 운영하기로 합의하고, 30년 이후 소련이 무상으로 중국에 반환하기로 결정하였다.

이밖에도 중소 양국은 장춘철도의 경영을 전담하기 위해 중국장춘철로공사를 설립하고, 여기에 이사회를 두는 데 합의하였다. 이사회에는 중소 양국이 각각 이사 5명을 파견하여 조직하며, 이사장에는 중국인을 임명하고 부이사장에는 소련인을 임명하도록 하였다. 이사장은 투표 시에 두 표로 계산하도록 하였으며, 이사회 의 법정가결수는 7명으로 정하였다. 이밖에도 감

40) 楊勇剛, 1997, 『中國近代鐵路史』, 上海書店出版社, 128쪽.

41) 山本有造, 2005, 『國民政府統治下における東北經濟』, 『近代中國東北地域史研究の新視覚』, 山川出版社, 245쪽.

사회를 두고 중소 양국에서 각각 감사 3명을 파견하여 조직하도록 하였다. 소련 측 감사가 감사장을 맡으며, 감사장은 투표 시에 두 표로 계산하였다. 감사회의 법정가결수는 5명으로 정하였다.⁴²⁾

9월 12일 소련은 남만주철도주식회사를 접수하고 이를 자신의 관할로 선포하였으며, 철도의 운행은 하얼빈철로국의 지시를 받아 운행하도록 하였다. 9월 27일 중국장춘철로공사 이사장 명의로 다음과 같은 명령이 공포되었다.

1) 1945년 8월 14일 체결된 중소협정에 근거하여 9월 22일 11시 이후 만주리에서 수분하, 하얼빈으로부터 대련 여순에 이르는 철도의 전 노선과 지선, 그리고 철도 소속의 부속기업은 일괄적으로 중국장춘철로공사 이사회의 관할로 편입한다.

2) 남만주철도주식회사는 법률상, 실질상 존재를 상실하였으므로 이감사회를 해산하고 중국장춘철로공사 이사회의 지배를 받는다.

3) 모든 일본 국적 관리인원 및 기술자는 원래의 직책에 그대로 남아 직무에 종사한다.

4) 중국장춘철도 이외의 기타 동북철도 관리는 모두 소련군사령부의 감독을 받는다. 일본 국적 관리인원과 기술자는 임의로 직무를 이탈할 수 없다.⁴³⁾

이러한 가운데 소련군은 점령 기간 동안 동북지역에서 중소국경에 근접한 北安-黑河, 寧年-霍龍門, 密山-虎頭, 綏陽-東寧, 新興-城子溝 노선, 그리고 沈安線의 蘇家屯에서 金山灣에 이르는 철도 노선 등 1,500킬로미터에 달하는 강관 레일, 철교 및 기계설비를 철거하여 전리품으로 소련으로 운반해 갔다. 동북지역의 철도가 소련군의 약탈로 입은 피해는 실로 막대하였다. 소련이 동북지역으로부터 약탈해 간 액수는 무려 221,390,000달러에 달하였으며, 이로 인해 철도의 가동률이 절반 이하로 감소되었다. 일본기술자들의

42) 金士宣, 2000, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社, 464쪽.

43) 金士宣, 2000, 위의 책, 465~466쪽.

피해 조사액에 따르면 철거해 간 액수가 193,756,000달러에 달하였다.⁴⁴⁾ 다른 조사에서도 철도 수리공장의 50%가 철거되었으며, 철도 차량의 90%가 감소하였고, 레일의 15%가 해체되었다고 기록하였다.⁴⁵⁾

경제위원회 주임위원 張嘉璈는 이차대전 종전 직후 동북지역의 철도 실정과 동북행영경제위원회의 임무에 대해 서술하면서 특히 철도와 관련하여 다음과 같이 언급하였다. 즉 동북행영경제위원회의 주요한 임무는 경제질서의 회복과 경제기구의 기능을 회복시키는 것이었는데, 특히 후자의 경우 주요한 부문은 교통운수와 기간공업, 금융기관 및 농업이라고 지적하였다. 장가오에 의하면 종전 이전에 동북지역에는 총 4만 량의 화물열차가 있었는데, 종전 직후 남아있는 것은 10% 정도인 약 4,000량에 불과하였다. 따라서 새로운 증차 계획이 없는 이상 수리능력을 시급히 개선하여 열차의 효율을 제고하고 배차를 다양화하는 등의 방법을 동원하였다고 회고하였다.⁴⁶⁾

국민정부는 1946년 3월 聯合國善后救濟總署의 원조 아래 본격적으로 철도의 복구작업에 착수하였다. 1946년부터 1948년에 걸쳐 연합국선후구제충서는 중국에 막대한 수량의 철도 자재를 공여하였다. 즉 강철 궤도 및 부품 8만 3천 톤, 교량 강재 4만 3천 톤, 침목 100만여 개, 기차 242대, 화차 3,466량, 축로기계 및 부품 1만 톤 등을 지원하여 중국의 철도가 신속히 복구될 수 있도록 지원을 아끼지 않았다.⁴⁷⁾ 국민정부의 동북철도 접수 이후 신속한 복구를 통해 철도는 총연장과 화물, 여객의 운송률이 아래와 같이 점차 제고되었다.

44) 山本有造, 2005, 앞의 논문, 256쪽.

45) 井村哲郎, 2005, 「戰後蘇聯の中國東北支配と産業經濟」 『近代中國東北地域史研究の新視覚』, 山川出版社, 281쪽.

46) 山本有造, 2005, 앞의 논문, 264~265쪽.

47) 楊勇剛, 1997, 『中國近代鐵路史』, 上海書店出版社, 129쪽.

[표 3] 동북지역 철도의 복구 상황(1946-1947)

	1946년 5월	1947년 12월	1947년 4월
철도 총연장(킬로미터)	935	3,159	3,097
철도 여객운송(명)	794,641	2,153,716	3,008,091
철도 화물운송(톤)	186,143	538,406	715,101

중국공산당은 종전 직후부터 중국철도, 특히 동북지역의 철도를 접수하는 데에 많은 노력을 기울였다. 1945년 8월 중국공산당 제18집단군 총사령 朱德은 7호 명령을 반포하고, 명령의 제5호에서 경봉철도, 경주철도, 경한철도, 동포철도, 창석철도, 정태철도, 백보철도, 도청철도, 진포철도, 홍해철도, 월한철도, 호녕철도, 경무철도, 호항철도, 광구철도, 조산철도 등에 진격하여 철도를 접수하도록 독려하였다. 1945년 말 동북지역의 동, 서, 북부의 각 철도 노선은 기본적으로 중국공산당의 통제 하에 놓이게 되었다.

1946년 3월 소련이 동북으로부터 철수하자 원래 소련홍군사령관의 관찰 하에 있었던 중국장춘철도 이외의 동북철도는 대부분 동북민주연합군에 의해 접수되었다. 7월에 동북철로총국이 성립되어 중국공산당 동북국 부서기 陳雲이 국장을 겸임하였다. 1947년 5월 동북민주연합군은 총공세를 발동하여 중국장춘철도와 경봉철도에 주둔하고 있던 국민정부군을 압박하였다. 9월에 들어 추계 공세를 강화하여 경봉철도 금주에서 산해관 구간 및 장춘철도를 공격하여 장춘에서 개원에 이르는 구간을 제외하고는 거의 모든 노선을 장악하였다. 1948년 3월에 이르러 안산, 영구, 길림, 사평 등을 접수하고 장춘에서 심양, 심양에서 금주 노선을 제외한 모든 동북철도를 접수하였다.

1948년 9월 화북인민정부가 수립되어 武竟天이 교통부장에 임명되었다. 이후 1949년 1월 10일 중국인민혁명군 군사위원회 철도부가 신설되어 滕代遠이 부장으로 취임한 이후 전국 해방구의 철도를 일원적으로 관리하게 되었다. 마침내 1949년 말 서장 이외의 지역이 대부분 중국공산당의 세력범위로 접수되었으며, 전국의 철도는 대만을 제외하고 대부분 접수되었다. 1949년 중국공산당은 철도 8,278km를 복구하였으며, 전국 철도의 영업 총연장은

21,810km에 달하였다.⁴⁸⁾

중화인민공화국 수립 직전인 1949년 7월 23일 주은래는 “교통운수의 회복은 무엇보다도 철도를 시급히 복구하는 것으로부터 시작되어야 한다. 2만여 킬로미터에 달하는 철도 가운데 올해 반드시 80% 이상을 정상화하고, 내년에 다시 20%를 복구할 계획이다. 뿐만 아니라 신설 노선을 발전시켜 나가야 한다. 생산력의 회복은 반드시 교통운수의 복구로부터 시작되어야 한다. 예를 들어 淮南鐵道の 복구는 회남의 석탄 생산량의 증가로 이어져 상해공업의 발전을 보증하게 되는 것이다”⁴⁹⁾라고 강조하였다. 1949년 10월 1일 중화인민공화국 수립 이후 군사위원회 철도부는 중앙인민정부 정무원의 통제 하에 편입되어 전국의 철도를 경영 관리하는 임무를 부여받았다.

Ⅷ. 결론

아편전쟁 이후 중국에서는 서구의 근대를 어떠한 방식으로 수용할 것인가, 더욱이 이러한 과정에서 중국사회의 반식민지성을 극복하고 어떻게 자주독립의 국민국가를 수립할 것인가가 양대 과제가 되어 왔음은 주지하는 바이다. 철도는 근대의 산물이자 근대화의 동력으로서 불가결한 수단이 아닐 수 없었지만, 동시에 제국주의가 식민지, 반식민지를 침략하는 전형적인 방식이었기에 철도의 발전과 부설의 주체 등을 둘러싸고 논쟁이 불가피하였던 것이다.

중국 동북지역은 제국주의 열강의 침략과 세력 분할이 여타 지역에 비해 가장 격렬하게 전개된 지역이었으며, 관내 지역과 비교하여 10배 이상의 철도 노선이 밀집한 사실은 이를 극명하게 반영하였다. 다시 말해 동북지역의 철도는 이 지역에 대한 제국주의 열강의 세력 경쟁 과정에서 급속한 발전이

48) 楊勇剛, 1997, 앞의 책, 131쪽.

49) 金士宣, 2000, 앞의 책, 487쪽.

가능하였던 것이다. 20세기를 전후한 철도의 발전은 동북지역의 사회경제에 근본적인 변혁을 초래하였다. 도시의 발달과 이민, 인구의 증가 및 산업의 발전, 생산과 소비의 급증, 상업과 화폐의 발전 등은 모두 철도와 불가분의 관계를 가지고 있었다.

이에 장작림 등 동북 지방정권과 중앙정부는 철도자관운동을 통해 철도의 이권을 회수하고자 시도하였다. 특히 호로도항의 건설과 이를 통해 입안된 동북철도망 건설계획은 종래 철도를 매개로 동북지역에서 세력권을 형성해 왔던 일본, 러시아 등 열강의 이해와 상충될 수밖에 없었다. 9·18만주사변 직전에 일본군부 주도의 국지적 도발과 중일 간 무력충돌은 모두 철도 이권과 불가분의 관계를 가지고 있었다. 만주사변은 결국 이와 같은 흐름 속에서 일본의 대륙침략 구상이 그대로 진행된 것으로 볼 수 있다.

항진승리 후 국민정부와 중국공산당은 동북지역의 철도 집관에 경쟁적으로 뛰어 들었다. 특히 철도의 밀도와 중공업 비중이 높았던 동북지역에서 사회간접시설의 복구는 전후경제건설의 과정에서 매우 중요한 일이 아닐 수 없었다. 동북지역의 철도에 대한 소련의 약탈은 전후 철도 복원에 엄청난 타격을 주었으나, 철도의 신속한 복구와 정상화는 전후 동북지역, 나아가 전중국의 경제부흥의 과정에서 매우 중요한 역할을 수행하였다.

참고문헌

1. 한국어 문헌

- 金志煥, 2013a, 「中國 東北地域 商品流通網의 變化와 東清鐵道의 賣却」, 『歷史學報』 217輯
- _____, 2013b, 「間島協約과 日本의 吉會鐵道 부설」, 『中國史研究』 34輯
- _____, 2014, 『鐵道로 보는 中國歷史』, 學古房
- 金志煥 외, 2015, 『중국 동북지역의 기업과 금융』, 학교방
- 吳承明·김지환 역, 1992, 『구중국 안의 제국주의 투자』, 신서원(1955, 『帝國主義在舊中國的投資』, 北京人民出版社)
- 윤취탁, 1996, 『일제하 만주국 연구』, 일조각
- _____, 2013, 『만주국 : 식민지적 상상이 잉태한 복합민족국가』, 해안

2. 일본어 문헌

- 『日日新聞』
- 『大阪朝日新聞』
- 『大阪毎日新聞』
- 『神戸新聞』
- 日本外務省, 1931, 『滿蒙問題に關する交渉一件』
- 日本外務省, 1931, 『日蘇關係に就て陸軍當局談』
- 安富步, 2010, 『滿洲の成立』, 名古屋大學出版會
- 塚瀬進, 1993, 『中國近代東北經濟史研究』, 東方書店
- 吾孫子豊, 1942, 『支那鐵道史』, 生活社
- 朝日新聞社政治經濟部, 1931, 『滿蒙の諸問題』, 朝日新聞社
- 南滿洲鐵道株式會社, 1928, 『北滿洲と東支鐵道』上, 大阪毎日新聞社
- 滿鐵調査課, 1931, 『滿蒙鐵道の社會及經濟に及問ませる影響』
- 東洋協會特別調査部, 1931, 『滿洲鐵道政策に關する考察』
- 日本陸軍省調査班, 1931, 『滿洲事變經過の概要』
- 山本有造, 2005, 『近代中國東北地域史研究の新視覺』, 山川出版社
- 大阪商工會議所, 1933, 「吉會線の開通と内地四港滿鮮間の運輸關係(上)」, 『大阪商工會議所月報』 311號

3. 중국어 문헌

『申報』

『益世報』

傅啓學, 1957, 『中國外交史』, 臺灣大學法學院

王紹坊, 1988, 『中國外交史』, 河南人民出版社

張學良文集編纂委員會, 1997, 『張學良文集』上册, 新華出版社

楊勇剛, 1997, 『中國近代鐵路史』, 上海書店出版社

金士宣, 2000, 『中國鐵路發展史』, 中國鐵道出版社

北京大學法律係國際法教研室編, 1959, 『中外舊約章彙編』第二册, 三聯書店

趙中孚, 1971, 「1920-1930年代的東三省移民」 『中央研究院近代史研究所集刊』 2號

張德良, 1997, 「中日鐵路交涉案與九一八事變」 『黨史縱橫』 1997年 12期

투고일 : 2015년 11월 5일, 심사완료일 : 2015년 12월 7일, 게재확정일 : 2015년 12월 20일

满洲干线铁道网形成的历史回顾

金志煥

铁路一边是近代象征即产业革命的产物，然而一边还成为帝国主义列强侵略殖民地半殖民地的有效工具。在旧中国铁路不仅是交通工具，帝国主义列强一确保在特定地区的铁路敷设权，这就意味着还包含在该地区开发煤矿的特权，铁路守备权，森林伐木权，通信设备权，关税及课税减免，内河航行权等种种权利。在满洲地区即中国东北地区，列强之间围绕着铁路敷设权展开了非常激烈的竞争。1945年抗战胜利直后东北地区的铁路网达到总共1万2千公里，则相当于关内地区铁路延线的10倍左右长。这就反映在中国东北地区列强之间的激烈竞争及掠夺。

20世纪前后中国东北地区出现了社会经济的巨大变革，而铁路成为导致其变化的核心因素。通过铁路发生了商品及移民大幅度增加。从关内地区的移民纷纷达到东北地区，大部分集中在铁道站附近。因此，以铁路站为中心渐渐形成了近代性大城市。哈尔滨、长春、大连、沈阳都是铁路发展后才形成的近代性大城市。除此之外，为了支持城市人口的消费自然出现近代工业及企业。这些企业需要劳动力，因而为了生活，居民变成近代的工人阶层。从此加见，铁路离不开东北地区的社会变化及其近代化过程。

众所周知，除了地区近代化以外，铁路还成为帝国主义列强掠夺半殖民地中国东北地区的有效工具。其代表性干线铁路就是象征俄国势力的东清铁路和象征日本势力的南满洲铁路。围绕着东北地区的物流运输，两者互相一直展开激烈竞争。在这一过程当中，两国千方百计掠夺该地区的铁路敷设权，藉此专心增加自国势力范围内的铁路路线。对此，张作霖，张学良等军阀势力也展开利权回收运动即铁路自力运动，而试图积极回收列强掠夺的铁路敷设权。尤其通过构筑葫芦岛港口以打算树立东北大铁路网计划。

另一方面，日本还积极应待中方展开的大铁路网计划等铁路利权回收运动，而彻底展开瓦解该计划。此外，通过间岛协约日本还取得吉会铁路敷设权以便彻底对抗在

东北地区中东铁路的势力。同时，日本还树立动员自国资本以敷设满洲铁路网计划，藉此实际上包围中东铁路以至于实际上试图下降该铁路的物流运输功能。藉此通过买卖形式，日本终于能取得中东铁路的所有权。随之，实际上掌握该地区所有的铁路所有权。

关键词：南满洲铁路，中东铁路，拉滨铁路，安奉铁路，威特